

快准严实

# 疫情下物流堵点调查

(上接1版)2021年有效处置30余起聚集性疫情——以快制快,让中国做到了疫情发现一起、扑灭一起。

与奥密克戎较量,必须速度更快。疾控专家分析当前疫情形势发现,过去一些防控手段“跑”不过新变异株,需要更早发现疫情、更快采取果断措施。

强调早发现、早报告、早隔离、早治疗“四早原则”;修订新冠肺炎诊疗方案,优化病例发现和报告程序;核酸检测与抗原检测相结合,帮助更快发现感染者……一个“快”字,在落实“动态清零”总方针时贯穿始终。

天津,1月8日疫情突袭,1月21日宣布社会面清零。国内首次大规模迎战奥密克戎取得阶段性战果。

“与病毒在时间上赛跑,要跑得比它更快。”国家卫生健康委疫情应对处置工作领导小组专家组组长梁万年表示,控制传染源、切断传播途径、保护易感人群三方面尽快落实到位,可以实现动态清零。

**准:精准应对,用最小代价实现最大防控效果**

4月14日中午,江苏南部某地高速路口,从山东远道而来的卡车司机陶贵阳接到通知,可以进入城区卸货。

几天前,国务院联防联控机制专门印发通知,要求切实做好货运物流保通保畅工作,不得随意限制货运车辆和司乘人员通行。

面对汹汹疫情,防控精准发力,努力用最小代价实现最大防控效果——准,也是动态清零的精髓之一。

从高质量打赢脱贫攻坚战的宝贵经验,到抗疫战场上的制胜“法宝”,动态清零理念一以贯之。这既是尊重科学、遵循规律的策略总结,也是国家治理能力现代化不断推进的折射。

疾控专家反复强调,动态清零不是要求“零感染”,不是出现少数几个病例就要“封城”,而是快速、精准地切断传播链,不任由病毒造成持续性的社区传播和规模性的疫情反弹。

高效有序的“核酸+抗原”检测,科学精准的流调溯源,划分封控区、管控区、防范区的分级分类防控管理,返乡不得层层加码……与疫情较量两年多来,一系列精准防控的举措已被证明行之有效,并在与病毒的不断较量中进一步完善。

“选择动态清零,就要尽一切可能来精准地平衡疫情防控和经济社会发展的关系。”梁万年说,局部地区短时间的封控管控,是为了换取全国更大范围、更长时间的正常生产生活。

**严:以防控“确定性”应对疫情“不确定性”**

4月9日,广州通报发现奥密克戎本土疫情,不排除存在社区隐匿传播的可能。

秉持“防控抢在锁定前,扩大排查跑在先”的策略,能容纳3450人的方舱医院随即开始建设。11日,全市陆续采取收紧政策,中小学改为线上教学。

面对疫情的“不确定性”,绝不能有丝毫麻痹松懈。动态清零要体现刚性约束的“确定性”。

复盘多地疫情可以发现,常态化防控举措一旦出现漏洞和短板,就会给病毒留出凶猛反扑的机会,如果落实动态清零再有犹豫和动摇,疫情形成规模性反弹的风险就会不断加大。

凡事从坏处准备,努力争取最好的结果,这样才能有备无患、遇事不慌,牢牢把握主动权。疫情防控中,同样要善于运用底线思维的方法。

疾控专家认为,情况不明时先严防、把网兜住,严管守牢“点”、排查穷尽“线”、一体化防控“面”,尽快把疫情控制在最小范围;在详尽流调、情况明朗后再调再收,防止简单“一刀切”、层层加码,实现精准管控。

此时的严和准,共同形成动态清零科学性的“硬”正反面”。

北京冬奥会、冬残奥会是新冠肺炎疫情发生以来首次如期举办的全球综合性体育盛会。赛时期间,闭环内阳性比例仅为0.45%,没有发生聚集性、溢出性疫情,城市防控动态清零——实践再次证明,通过严格实施防控措施,中国的防疫政策可以经受住考验。

针对新冠病毒变异的高度不确定性,以确定性的防控手段,应对未来疫情发展态势。中国疾控中心流行病学首席专家吴尊友说,3月以来,我国疫情多点散发,实现动态清零目标的难度比以前更大,需要各项措施的落实更彻底。

**实:防控措施要实,民生保障也要实**

与防疫大数据对接,为不用智能手机的高龄老人生成二维码并制卡发放,让“我扫你”变“你扫我”。反向扫码的小变化,用力“细”、用心“暖”,进一步保障了防控“实”。

落实“硬管控”,也要做实“暖服务”。

社区封闭管控,生活必需品进楼入户“最后100米”遭遇梗阻,如何让隔离在家的居民不为“米袋子”“菜篮子”焦虑?看病就医“一出一进”不够通畅,怎样为急症、慢性病患者留出“生命通道”?

上海正加大主副食品和生活物资调运,解决群众就医配药等切实需求。利用数字医疗平台优势,“微医”在线开设优惠义诊通道,组织近5000名医生,为上海居民提供线上咨询、优惠义诊、心理咨询、健康指导等医疗健康服务。

民生保障越落到实处,动态清零也就会越有力度。“中国有能力、有基础、有工具箱实现‘动态清零’总方针。强大的制度优势、老百姓的配合支持,组合起来,就能形成对生命的最大保护。”梁万年说。

我们共同的敌人是新冠病毒。战略上有打“持久战”的思想和工作准备,战术上有打“歼灭战”的坚决果断行动,坚持“动态清零”总方针不犹豫不动摇,我们将形成同心抗疫的强大合力,一定能够战胜疫情。

▲上海交通部门、上海市交通运输行业协会集装箱分会联合上海市慈善基金会为集卡司机提供食物(四月七日摄)。

新华社记者王辰阳摄



## 上海:努力打通堵点,提升电商平台产能和运力

记者从16日举行的上海市疫情防控工作新闻发布会上了解到,上海正在努力打通堵点,帮助电商平台提高产能和运力,做好保供工作。

上海市商务委副主任刘敏说,受疫情影响,一段时间以来,上海线上购物难的问题突出,这主要是因为很多外卖骑手被封控在小区里,一些大仓因防疫要求而暂时关闭,这些都让电商保供能力没法很好得到释放。“现在上海正在努力打通堵点,在符合防疫要求的前提下,帮助电商平台提高产能和运力。”

刘敏介绍,上海正在努力恢复运力,推动电商平台大仓、前置仓等商业节点应开尽开。目前,上海电商平台非涉疫大仓已恢复营业42个,非涉疫前置仓恢复营业779个,外卖骑手在岗人数1.8万多人,每天的配送单量180万单左右。与此同时,超市卖场等重点保供企业的线下门店也在逐步恢复营业。截至4月15日,重点超市卖场的非涉疫门店开业1011家,上岗员工数量较前期增长37%。

刘敏介绍,为了进一步提升配送效率,上海部分超市卖场推出米面粮油、蔬菜瓜果、洗护用品等多种家庭保供套餐,与街镇居委会对接或者通过企业App采集社区居民需求订单,然后由门店分拣配货,通过第三方物流公司配送到社区。比如,百联集团进行“集采集配”,累计供应“市民礼包”等保供物资150万份,与中国邮政、顺丰等大运力物流企业合作,送到居民社区。

**物流不畅有所缓解,仍要防止层层加码**

国务院联防联控机制印发通知要求,各地不得随意限制货运车辆和司乘人员通行,不得以车牌地、户籍地作为限制通行条件,不得简单以货车司乘人员、船员通信行程卡绿色带星号为由限制车辆船舶的通行、停靠。

一些货车司机喜欢拍短视频消遣。最近,他们上传社交平台的内容少了欢乐,多了担忧与委屈:“有通行证为什么不让我们下高速?”“三天没法下车,上不了厕所谁管?”……他们的遭遇牵动网友的心,不少人呼吁善待货车司机,让高速公路畅通起来。

公路交通承担着全社会70%以上的货运量和客运量,是做好疫情防控的重要环节。为什么疫情之下会出现交通运输“肠梗阻”?交通运输部相关负责人表示,疫情初期,各个地方经联防联控机制批准设置了一批公路防疫检查站,截至4月10日,全国总共设置了11219个公路防疫检查站。这些检查站在初期切断病毒传播、遏制疫情蔓延方面发挥了积极作用,但是现在一些防疫检查站执行政策不统一,甚至层层加码,部分地方还是简单以货车车牌地作为限制通行的依据,对于车牌地为中高风险地区的货车司机一律劝返,导致一些货车通行受阻。

记者采访的物流企业、货运司机以及部分基层干部也认为,物流不畅的原因在于,各地在防控政策上层层加码,各自封闭。此外,由于统筹不够,各地各自为政,缺乏信息共享和统一稳定的政策。

上海冈东国际物流有限公司负责人周连生说:“仍然要防止国务院联防联控机制的政策在基层走样、出现层层加码的现象。我们公司的司机12日从上海到江苏常熟,在有核酸检测阴性证明、抗原检测阴性证明和健康码、行程卡绿码的情况下,仍因为下车上厕所、购买物资,被当地强行隔离,目前还不知道要隔离多久。而且,隔离每天要交450元,对货车司机是很大的负担。”

**货车司机盼三方面改变,物流企业呼吁保畅与消杀联动联控**

货车司机在接受采访时,普遍期盼三方面的改变:一是提供食物、药品等基本生活保障,不随意给驾驶室贴封条,让司机有地方如厕、休息。

二是落实保通保畅的举措,不以车牌属地、行程卡带星为由阻碍司机接单工作。

三是提供核酸检测便利。货车司机是流动人群,需要单管单检,而且流动需要持有48小时内核酸检测阴性证明。他们希望适当减少费用,并且避免检测排队,以节省时间,减少交叉感染风险。

对于物流企业来说,货运物流行业存在一定的病毒传播风险,需要保畅和消杀形成联动联控机制。

上汽安吉物流股份有限公司总经理王泽民建议,有关部门要为物流运输提供统一、透明的政策环境,以及便利化的管理,各地具体落实要加强协调与统筹。

记者日前从上海港采访了解到,由于陆路运输部分受阻,港区内累积的集装箱开始增多,堆放压力比较大的是冷链集装箱。目前,上海港可堆放3万只冷链集装箱,已经堆放了2.3万只,积压冷链集装箱还在不断增加。当堆放量超出了最大容量的70%,港口作业秩序就会受到影响。

值得注意的是,随着以往进出上海港的货物逐渐分流到宁波、天津等港口,货物运输压力也会传导到这些港口。

受访企业认为,物流受阻的问题在短期内很难完全解决,需要在全面推动保通保畅的同时,加强枢纽和干道的重点保障,同时着手构建供应链应急物流保障体系。

记者了解到,受疫情影响,长三角地区高铁部分资源处于闲置状态,业内人士建议用来作为重点物资运输保障,缓解陆路运输的压力。

下一步将如何统筹防疫与保供?交通运输部有关负责人表示,受疫情影响的高速公路服务区要坚持开放运营状态,不得擅自关停。有条件的服务区,可设置高、中风险地区和冷链物流车辆的停放专区以及司乘人员休息专区,实施闭环管理。因出现确诊或密接人员等情况确需关停的,应报经省级联防联控机制批准后方可实施,并提前向社会公布关停信息。高速公路服务区临时关停期间,要在严格做好防疫工作的同时,继续保留加油、如厕等服务功能,满足驾乘人员基本需求。

这位负责人表示,要强化督导检查。发现“一刀切”劝返、违规设置防疫检查点、擅自阻断公路运输通道等情况的,要通过严肃通报、约谈等形式,督促立即整改;对保通保畅工作不力,严重影响货运物流畅通、造成物资供应短缺中断、引发社会负面舆情的,要依法依规追究有关单位和人员的责任。(记者王辰阳、贾远琨、叶昊鸣)

新华社上海4月16日电

绿色生态有机农业。“农场提供农家肥,他们按照有机标准种植,他们以高价回收农产品,每亩地多收入二三百元。”在董氏天华农场种了8年地的种粮大户李海滨说。

在增加优质农产品供给和减少农药化肥用量的同时,一些新型经营主体转变旧观念,增强市场意识,瞄准有效需求。

去年,黑龙江肇东市尚家村尚家村种植6000亩鲜食玉米。村党支部书记孙焕文说,按照绿色种植,每穗鲜食玉米卖1.5元,每亩利润在1200元到1500元之间,与普通玉米相比利润大幅增加。

在广袤的黑土地上,加强黑土保护,绿色发展的理念越来越深入人心。截至去年底,黑龙江省绿色、有机食品认证面积8800万亩,为中国饭碗提供了更多绿色、优质“黑龙江粮”。(参与记者黄腾、侯鸣)

新华社哈尔滨4月15日电

好了,粮食也值钱。”去年,黑龙江省肇源县头台镇仁和堡村党支部书记石山清见证了当地黑土耕作从粗放到精细的转变。

石山清说,以前种地为增产,村民比着化肥,但效益一般。现在村里种小米不用化肥和农药,除虫靠人工,效益却增加了。

正值今年春耕备耕之际,在黑龙江北大荒农业股份七星分公司农业技术推广中心,技术人员正在对采集的土壤进行成分化验,然后根据土壤特性对化肥用量进行科学配比,指导种植户科学施肥,减少化肥用量。

七星分公司农业技术推广中心化验室负责人金立军说,通过为黑土地做“体检”,给农作物“开药方”,提高肥料利用率,减轻对土壤和环境的污染,让黑土地“增绿”,种出来的农产品更绿色、优质、健康。

阳春四月,黑土地乍暖还寒。黑龙江省望奎县东郊镇南五村村民周海开着电瓶车来

到粪污收集点,将一车牛粪用铁锹铲进干粪池里。他说,没想到以前没人要、让人犯愁的“臭大粪”又“吃香”了。

“今年我们种2.25万亩土地,目前收集了2万立方米的畜禽粪便。”望奎县龙喜现代农业农民专业合作社社长唐文说,用大型农机对沤好的粪肥进行集中还田,将提高耕地有机质含量和农作物品质。

望奎县农业农村局畜牧兽医股负责人那宏宇说,通过粪肥还田,推动农作物种植向绿色有机方向发展,助力传统农业提档升级。

绿色种植既保护了土地,提高了粮食产量和品质,又加快了农业转型,增加了农民收入。

黑龙江省绥化县四海镇董氏天华农场的2万亩土地,全部施用农家肥,发展

### 新华视点

3月中下旬以来,新一轮新冠肺炎疫情在全国多地暴发。因一些地方疫情防控举措升级,部分地区陆路运输受到影响,货运物流不畅,一些生活、生产物资被堵在路上。

4月初,国务院联防联控机制印发《关于做好货运物流保通保畅工作的通知》,要求全力畅通交通运输通道,优化防疫通行管控措施,切实保障重点物资和邮政快递通行。

随后,交通运输部印发关于进一步统筹做好公路交通疫情防控和保通保畅工作的通知,科学设置公路防疫检查点,千方百计保障服务区正常运行。

“新华视点”记者了解到,随着这些措施的落实,这几天,各地物流不畅问题有所缓解,跨省市的长途货运量有所增加。

**有通行证也不让下高速,货车司机半个月跑不成一单**

从安徽芜湖到上海做货车司机7年,杨来宝谈到最近的跑车情况连声叹气:“这段时间是疫情发生以来感觉最难的时候。从今年3月中旬开始,路更堵了,高速下不去,服务区不让停。”

“最近我跑从上海到江苏的线路。到了张家港,我手里有当地货主给办的通行证,但就是下不了高速。第一个路口从白天中午12点排队到第二天早上8点,说不能下高速了。我绕了12公里到第二个路口,等到下午5点,也说有政策不让下高速。而且,车辆到了服务区也不让停。”最后,杨来宝只能把车停在高速公路上休息,空跑一趟,直接返回上海。

记者采访的多名司机都有同样的遭遇。一位物流企业的负责人表示,3月以来,货车开到目的地下不去车、卸不了货的情况越来越多,空跑概率为三分之一至二分之一,甚至更高。公司经营压力明显增大。

被普遍诟病的还有办证难。“办通行证需要提交司机、车辆的信息,以及司机的核酸检测报告等内容,但是经常出现通行证审批还没通过,核酸报告已经超过48小时的情况,申报只能作废。”这位负责人说。

由于疫情期间住宿不方便,很多货车司机干脆把车停在路边,吃住都在车厢里。3月底以来,在上海外高桥区域港建路一带,原本开阔的6条车道有3条停满了货车,高峰期有七八百名司机停留于此。

记者了解到,上海交通部门、上海市交通运输行业协会集装箱分会联合上海市慈善基金会,给停留在这一片区域的司机发放了方便面、饼干、火腿肠等食品,大概够2天的消耗量。

很多货车司机喜欢拍短视频消遣。最近,他们上传社交平台的内容少了欢乐,多了担忧与委屈:“有通行证为什么不让我们下高速?”“三天没法下车,上不了厕所谁管?”……他们的遭遇牵动网友的心,不少人呼吁善待货车司机,让高速公路畅通起来。

公路交通承担着全社会70%以上的货运量和客运量,是做好疫情防控的重要环节。为什么疫情之下会出现交通运输“肠梗阻”?交通运输部相关负责人表示,疫情初期,各个地方经联防联控机制批准设置了一批公路防疫检查站,截至4月10日,全国总共设置了11219个公路防疫检查站。这些检查站在初期切断病毒传播、遏制疫情蔓延方面发挥了积极作用,但是现在一些防疫检查站执行政策不统一,甚至层层加码,部分地方还是简单以货车车牌地作为限制通行的依据,对于车牌地为中高风险地区的货车司机一律劝返,导致一些货车通行受阻。

记者采访的物流企业、货运司机以及部分基层干部也认为,物流不畅的原因在于,各地在防控政策上层层加码,各自封闭。此外,由于统筹不够,各地各自为政,缺乏信息共享和统一稳定的政策。

上海冈东国际物流有限公司负责人周连生说:“仍然要防止国务院联防联控机制的政策在基层走样、出现层层加码的现象。我们公司的司机12日从上海到江苏常熟,在有核酸检测阴性证明、抗原检测阴性证明和健康码、行程卡绿码的情况下,仍因为下车上厕所、购买物资,被当地强行隔离,目前还不知道要隔离多久。而且,隔离每天要交450元,对货车司机是很大的负担。”

值得注意的是,随着以往进出上海港的货物逐渐分流到宁波、天津等港口,货物运输压力也会传导到这些港口。

受访企业认为,物流受阻的问题在短期内很难完全解决,需要在全面推动保通保畅的同时,加强枢纽和干道的重点保障,同时着手构建供应链应急物流保障体系。

记者了解到,受疫情影响,长三角地区高铁部分资源处于闲置状态,业内人士建议用来作为重点物资运输保障,缓解陆路运输的压力。

下一步将如何统筹防疫与保供?交通运输部有关负责人表示,受疫情影响的高速公路服务区要坚持开放运营状态,不得擅自关停。有条件的服务区,可设置高、中风险地区和冷链物流车辆的停放专区以及司乘人员休息专区,实施闭环管理。因出现确诊或密接人员等情况确需关停的,应报经省级联防联控机制批准后方可实施,并提前向社会公布关停信息。高速公路服务区临时关停期间,要在严格做好防疫工作的同时,继续保留加油、如厕等服务功能,满足驾乘人员基本需求。

这位负责人表示,要强化督导检查。发现“一刀切”劝返、违规设置防疫检查点、擅自阻断公路运输通道等情况的,要通过严肃通报、约谈等形式,督促立即整改;对保通保畅工作不力,严重影响货运物流畅通、造成物资供应短缺中断、引发社会负面舆情的,要依法依规追究有关单位和人员的责任。(记者王辰阳、贾远琨、叶昊鸣)

新华社上海4月16日电

绿色生态有机农业。“农场提供农家肥,他们按照有机标准种植,他们以高价回收农产品,每亩地多收入二三百元。”在董氏天华农场种了8年地的种粮大户李海滨说。

在增加优质农产品供给和减少农药化肥用量的同时,一些新型经营主体转变旧观念,增强市场意识,瞄准有效需求。

去年,黑龙江肇东市尚家村尚家村种植6000亩鲜食玉米。村党支部书记孙焕文说,按照绿色种植,每穗鲜食玉米卖1.5元,每亩利润在1200元到1500元之间,与普通玉米相比利润大幅增加。

在广袤的黑土地上,加强黑土保护,绿色发展的理念越来越深入人心。截至去年底,黑龙江省绿色、有机食品认证面积8800万亩,为中国饭碗提供了更多绿色、优质“黑龙江粮”。(参与记者黄腾、侯鸣)

新华社哈尔滨4月15日电

好了,粮食也值钱。”去年,黑龙江省肇源县头台镇仁和堡村党支部书记石山清见证了当地黑土耕作从粗放到精细的转变。